



Ajuntament de L'Hospitalet

Pacte per a la mobilitat de L'Hospitalet

Febrer de 2003



Pacte per a la mobilitat de L'Hospitalet

Febrer de 2003

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ
2. JUSTIFICACIÓ
3. PRINCIPIS
4. OBJECTIUS I ACTUACIONS
5. SEGUIMENT

1. INTRODUCCIÓ

La nostra ciutat, com moltes ciutats del món desenvolupat, ha viscut en les darreres dècades **un procés evolutiu de la seva mobilitat basat en paràmetres no sostenibles** al llarg del temps. La popularització de l'ús del vehicle privat, concebut fins ara com un símbol de la llibertat individual de moviment, ha comportat una pèrdua de l'equilibri tradicional en l'ús de l'espai públic, per definició acotat físicament.

Aquest fet ha comportat el desplaçament i la marginalització d'altres usos tradicionals de la via pública. El carrer ha estat durant generacions, alhora que una via de transport, un espai de trobada i d'interrelació social: lloc d'intercanvis comercials, de relació entre veïns i visitants, de manifestacions lúdiques i culturals, de jocs i de conversa.

L'evolució tecnològica ha comportat, però, des de la segona meitat del segle XX, una veritable revolució en els mitjans de transport utilitzats per la població, ha popularitzat l'ús del cotxe i ha destinat la major part de l'espai públic per a la circulació i l'estacionament.

Un aspecte a què dediquem una atenció especial és el que es refereix a l'anomenada **mobilitat obligada**, és a dir, aquella que realitza tota la població treballadora que diàriament s'ha de desplaçar al seu lloc de treball, i que en algunes ocasions no disposa d'una xarxa de transport públic eficaç i es veu obligada a traslladar-se en vehicle privat.

Des del punt de vista de la seguretat, diferenciem dos tipus d'accidents causats per la mobilitat obligada: **"els accidents *in itinere*"**, que es produeixen en el desplaçament d'anada al lloc de treball i en el de tornar-hi; i **"els accidents en missió"**, que són conseqüència del desenvolupament de l'activitat professional.

Com a municipi integrant de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat, **volem modificar aquesta tendència**, que ha comportat una pèrdua del caràcter social del carrer, i adoptar les mesures necessàries per definir un **model de mobilitat** d'acord amb el caràcter de ciutat mediterrània i oberta a l'espai públic.

Amb el nostre model hem d'arribar a un compromís per donar resposta a la creixent demanda de mobilitat, de viatges i d'intercanvis de mercaderies; hem de preservar i garantir els diferents usos de l'espai públic, i hem **d'augmentar la qualitat de vida** de tots nosaltres.

2. JUSTIFICACIÓ

El Pacte per a la mobilitat es configura com **l'eina de treball per definir el nostre model de mobilitat** i per determinar com és la ciutat que volem per a nosaltres i per a les generacions futures.

Aquest plantejament comporta la necessitat d'**obrir aquest fòrum a tota la societat civil** i afavorir que hi estiguin representats tots els agents socials implicats en els canvis de les pautes de mobilitat de la nostra població. I més encara, que resti obert a tota la societat i que sigui subscrit per altres grups, associacions o entitats que estiguin a favor dels seus principis i objectius i de les actuacions per portar-lo a terme.

El Pacte per a la mobilitat és, sobretot, la voluntat de fixar el model de mobilitat que volem per als pròxims anys a la nostra ciutat, **un model que contingui uns criteris acceptats per tots els integrants del Pacte.**

La pluralitat en la manera de concebre la dinàmica de la mobilitat en el nostre municipi, i la necessitat d'arribar a un compromís entre tots els agents implicats per definir el repartiment en l'ús de l'espai públic impliquen que **la consecució d'aquest pacte signifiqui, sobretot, un èxit en la voluntat de caminar plegats** –l'administració, les associacions i els representants de la societat civil–, per determinar quin model de mobilitat volem per a les nostres places i carrers.

Les respostes de cada col·lectiu per solucionar les disfuncions actuals poden ser molt diverses, de vegades complementàries i no sempre coincidents, fins i tot contradictòries, per la qual cosa la signatura d'aquest pacte significa principalment **l'assoliment d'un consens entre els agents implicats**. L'acceptació d'uns principis i objectius comuns pretén afavorir el desenvolupament social i econòmic de la ciutat, i superar les actuals deficiències detectades prèviament en els **estudis de mobilitat** que van servir de base per a l'elaboració del nostre **Pla director de mobilitat sostenible de L'Hospitalet de Llobregat**, i que es troben recollits en els annexos 1 (Factors de mobilitat a L'Hospitalet), 2 (Anàlisi de la xarxa viària actual) i 4 (Validació de les propostes de xarxa viària del Pla director). Aquest pla director fou aprovat en el Ple de l'Ajuntament de L'Hospitalet, en la sessió del dia 5 de juny de 2002.

És a dir, el Pacte per a la mobilitat complementa el Pla director de mobilitat sostenible, perquè fomenta el compromís ciutadà vers l'assoliment de l'objectiu genèric del Pla recollit en l'article 2: **"Avançar cap a un model de mobilitat més sostenible."**

Així mateix, el Pacte per a la mobilitat es dota dels **mecanismes de control i seguiment de les actuacions pactades**, de manera que periòdicament es realitzarà una avaluació de l'estat de compliment dels compromisos adquirits.

3. PRINCIPIS

Els **principis** que orienten el Pacte per a la mobilitat i que emmarquen els objectius que determinaran el model de mobilitat són els següents:

1. SOSTENIBILITAT

La **mobilitat sostenible** es concep com aquella que és capaç de satisfer les necessitats actuals sense comprometre per al futur els recursos naturals existents. Per tant, representa l'assumpció d'un conjunt d'estratègies i mesures destinades a recuperar la qualitat de l'espai urbà, tot afavorint els mitjans de transport que consumeixin menys recursos naturals i que provoquin menys costos mediambientals. I tot plegat, comptabilitzant les necessitats i els drets de mobilitat amb el dret de tothom a un medi ambient de qualitat.

D'aquest principi es deriva la promoció dels mitjans de transport més respectuosos amb el medi ambient, com els desplaçaments a peu, l'ús de la bicicleta i el transport públic, enfront de l'ús de vehicles privats motoritzats.

2. ACCESSIBILITAT

El model de mobilitat ha de preveure l'**accés a tot l'espai públic** permès a tota la ciutadania, i adoptar les mesures necessàries per garantir aquest dret a tothom, i especialment a les persones amb mobilitat reduïda.

De manera complementària, el model ha de concebre una xarxa que garanteixi l'**accés a tots els barris de la ciutat en les millors condicions possibles**, i superar els problemes de dotació d'infraestructures o de serveis que provoquin dèficits d'accessibilitat en zones concretes, tot evitant així les desigualtats territorials.

3. SEGURETAT

El model ha de garantir la seguretat i la protecció de l'espai públic a fi que les necessitats de desplaçament es realitzin en termes de **seguretat viària**, amb especial interès en les formes de transport més vulnerables (anar a peu i anar amb bicicleta).

Així mateix, el model de mobilitat ha d'establir sistemes que es regeixin pel principi d'autoritat municipal com a garant de la **disciplina viària**, i han de complir i fer complir les normes bàsiques de convivència en la mobilitat perquè n'augmenti el grau de seguretat en el seu desenvolupament.

4. EFICIÈNCIA

El model de mobilitat té en compte les característiques de cada mitjà de transport, els seus punts forts i les seves febleses quant a **eficiència operativa i energètica** per a cada desplaçament en concret i, per tant, les oportunitats i les amenaces que es deriven del seu ús. Per això, aquest model ha de racionalitzar l'ús dels diferents mitjans i facilitar-ne la utilització en aquells desplaçaments en els quals sigui més adient, des del punt de vista de la seva eficiència.

5. GARANTIA DE LA QUALITAT DE VIDA

El model de mobilitat pactat ha de guiar-se pel principi de la **millora en la qualitat de vida dels ciutadans**, que es tradueix en la recuperació de l'espai públic per a usos socials i de convivència i en la millora en l'organització del temps d'activitats ciutadanes, perquè es redueix el temps esmerçat en els desplaçaments urbans i interurbans. Ha de tenir present la cohesió social, tot augmentant els espais per a la convivència dins d'un marc de justícia social.

6. GARANTIA DEL DINAMISME ECONÒMIC

La mobilitat ha de permetre **afavorir l'atractiu de L'Hospitalet com a centre de negocis i d'activitats terciàries** (serveis, comerç i altres); d'aquesta manera, el Pacte per a la mobilitat esdevindrà un instrument per al correcte desenvolupament de la ciutat i contribuirà al seu dinamisme econòmic, bo i mantenint l'atractiu comercial dels carrers i combinant la recuperació de l'espai públic amb la revitalització del comerç i el desenvolupament dels serveis, cosa que fomentarà l'augment de l'atractiu del nostre municipi per als habitants dels municipis veïns.

7. INTEGRACIÓ DE TOTS ELS COL·LECTIUS I ADMINISTRACIONS

El Pacte vol **integrar tots els col·lectius i agents socials presents a la ciutat**, vol considerar d'una manera pactada les necessitats sectorials i territorials de tots els habitants, i vol fomentar la participació ciutadana. Mitjançant aquest pacte s'ha d'assolir un compromís que permeti millorar les condicions globals en què es desenvolupa la mobilitat, aconseguir unes condicions equivalents en tots els barris de la ciutat, i atendre tots els col·lectius implicats. El Pacte ha d'intentar fer compatibles al màxim els requeriments de tothom.

Igualment ha d'**integrar les diferents administracions que tenen responsabilitats en l'àmbit real de la mobilitat en el territori**, responsabilitats que sovint són supramunicipals o de conurbació, i coordinar els esforços entre elles.

Aquesta integració ha de comptar amb el **compromís i el treball col·lectiu** per impulsar aquest Pacte per a la mobilitat.

8. DISPOSAR D'ALTERNATIVES DE TRANSPORT

Una política de mobilitat sostenible requereix que el ciutadà disposi de més d'una possibilitat de transport en els seus desplaçaments.

4. OBJECTIUS I ACTUACIONS

D'acord amb els principis esmentats, els signants del Pacte per a la mobilitat es comprometen a adoptar les mesures necessàries per assolir els objectius que s'especifiquen tot seguit. La consecució dels objectius referits a cada matèria comporta l'adopció de determinades actuacions.

OBJECTIUS UNIMODALS

MOBILITAT A PEU

Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de:

- **Major superfície d'espai públic.**
- **Superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.**

Crear àrees de vianants (illa de vianants) i zones de prioritat invertida (coexistència amb altres mitjans de transport), especialment en emplaçaments amb una activitat comercial intensa.

Dissenyar una xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants.

- Segregar de la resta de mitjans de transport, de manera que es minimitzin les interferències.
- Eliminar les barreres arquitectòniques i adoptar les mesures d'accessibilitat adients per garantir l'accés universal a tot l'espai públic destinat al vianant.

Protegir les voreres del trànsit mitjançant mesures arquitectòniques.

Ampliar les voreres i definir una amplada mínima sense obstacles.

Eliminar obstacles en les voreres i ordenar el mobiliari urbà.

Condicionar les voreres amb paviment de qualitat.

Preveure, quan sigui possible, la plantació d'arbrat en l'itinerari.

Habilitar passos de vianants a nivell de les voreres.

Establir llocs adients d'estada i descans dels vianants en els desplaçaments a peu, i integrar les àrees enjardinades (places i parcs) presents en els itineraris.

Permeabilitzar les artèries viàries de la ciutat per al vianant, i dotar-les de passos de vianants suficients per fomentar la interrelació entre barris propers.

Afavorir la marxa del vianant, bo i actuant sobre els cicles dels semàfors, de manera que es redueixi el temps d'espera i s'incrementi el temps permès de pas del vianant per traspasar el carrer.

Preveure les mesures necessàries per facilitar els desplaçaments dels vianants en condicions dignes i segures durant els períodes d'obres que afecten l'espai públic, tot col·locant una senyalització adient en les voreres i els passos de vianants provisionals.

Reconsiderar la senyalització dels passos de vianants, bo i diferenciant de tota la resta els que es regulen mitjançant un semàfor.

Garantir l'accessibilitat universal.

MOBILITAT EN BICICLETA

Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

Dissenyar una xarxa de carril bici amb bones condicions de seguretat (espais protegits i senyalitzats):

- Amb accessibilitat als principals punts d'atracció de viatges del municipi i als principals carrers comercials.
- Amb connexió entre els itineraris urbans i els camins periurbans o interurbans.

Considerar un conjunt suficientment ampli de llocs d'estacionament de bicicletes, localitzat convenientment i equipat per poder-hi aparcar en unes bones condicions de seguretat.

Afavorir la implantació de sistemes de lloguer de bicicletes.

MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.

Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial amb els atributs següents:

- Dotar de màxima cobertura i connectivitat els barris i els polígons industrials del municipi.

- Augmentar la fiabilitat i regularitat en la prestació del servei, així com la velocitat comercial; considerar la creació, quan sigui necessari, d'una xarxa de carrils bus segregats o reservats, i donar prioritat al transport col·lectiu en les cruïlles amb semàfors.
- Augmentar la freqüència de pas i l'extensió de l'horari per a la prestació del servei, i reforçar-lo convenientment en les èpoques de més demanda de l'any.

Utilitzar un material mòbil amb les dimensions correctes per al passatge que transporta i d'acord amb l'espai urbà del recorregut.

Introduir un material mòbil amb pis baix, accessible per a persones amb mobilitat reduïda i que operi en condicions de seguretat i de qualitat (neteja, aire condicionat, informació actualitzada i altres).

Utilitzar vehicles amb millor eficiència energètica dels motors i menys emissions contaminants.

Habilitar unes parades de transport públic (ferrocarril, autobús i taxi) ben equipades, amb marquesina i informació actualitzada sobre l'oferta de transport públic existent, i en condicions de seguretat i accessibilitat per als usuaris.

Condicionar els itineraris d'accés i els propis accessos a les estacions de ferrocarril i d'autobús per als desplaçaments a peu en condicions de qualitat.

Fomentar la implantació de sistemes de transport de capacitat intermèdia.

MOBILITAT EN TRANSPORT PRIVAT (CIRCULACIÓ)

Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

Dissenyar una xarxa viària jerarquitzada –vies vertebrals, articulades i veïnals, segons la nomenclatura del pla director de mobilitat sostenible de L'Hospitalet– i crear les condicions perquè cada vial tingui unes intensitats de circulació i velocitats admissibles i adequades a l'entorn, a més a més d'aplicar polítiques moderadores del trànsit.

Definir les funcions i el repartiment de l'espai viari amb criteris de sostenibilitat i de rendibilitat social.

Garantir una xarxa viària que doni accés als diferents barris i polígons industrials, en condicions de seguretat i qualitat i minimitzant el trànsit de pas.

Millorar la senyalització en el conjunt de la xarxa viària de la ciutat.

Millorar la connectivitat interurbana i les circumval·lacions externes a fi de minimitzar el trànsit de pas per carrers interns.

Promoure la utilització de vehicles menys contaminants, moguts per energies alternatives, és a dir, consumidors dels nous combustibles menys agressius per al medi ambient (gas natural, gas líquid del petroli (GLP), biocombustibles, híbrid elèctric o pila d'hidrogen), i amb materials de reciclatge més fàcil.

Fomentar polítiques per a una millor utilització del vehicle privat, com ara el *car-sharing* o altres, a més de potenciar l'ús del taxi com a substitutiu dels viatges en vehicle privat dins la ciutat.

MOBILITAT EN TRANSPORT PRIVAT (ESTACIONAMENT)

Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb:

- **La demanda de rotació i de residents.**
- **El dinamisme econòmic de la ciutat.**
- **Les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles.**

Dotar el centre urbà d'una oferta d'aparcament de rotació controlada que permeti:

- Regular l'accés del vehicle privat al centre, tot utilitzant el valor estratègic de l'oferta de places d'aparcament per a la regulació i la utilització del vehicle privat.
- Dotar d'aparcaments subterranis per poder alliberar el sòl en superfície que actualment es destina a aparcament, i utilitzar-lo així per a mitjans de transport sostenible.
- Potenciar la utilització de l'aparcament subterrani sobre l'aparcament en la calçada.
- Destinar la zona blava per a necessitats d'aparcament de molt curta durada, amb tarifes superiors a les de l'aparcament subterrani.

Dotar els barris de suficient oferta d'aparcament subterrani per a residents, amb la intenció d'alliberar l'espai públic en superfície per a altres usos més socials i sostenibles.

Millorar la senyalització d'accés als aparcaments subterranis, així com les dimensions de les seves places.

Aplicar mesures urbanístiques que impedeixin l'aparcament de vehicles sobre les voreres.

Ordenar l'aparcament de motocicletes, tot dotant la ciutat d'un nombre de places suficient.

Dotar d'una oferta d'estacionament suficient per a autobusos i camions, de manera que no interfereixin en la mobilitat urbana.

DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Garantir una distribució de mercaderies:

- Àgil.
- Ordenada.
- **Amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat.**
- **Garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.**

Ordenar les condicions operatives de la distribució urbana de mercaderies, i establir la reserva suficient de zones de càrrega i descàrrega regulades (en horari i temps de repartiment) i optimitzades en el seu disseny funcional i en la seva localització, a fi de reduir la durada de les operacions i la distància al punt d'origen o al punt final de la mercaderia.

Incentivar una distribució de mercaderies compartida entre establiments, tot reduint el nombre d'operacions de repartiment i promovent una distribució organitzada de vehicles de càrrega petita i menys contaminants.

Potenciar la vigilància i fer complir la normativa quant a circulació i estacionament de vehicles pesants en el nucli urbà de la ciutat.

Promoure la construcció d'un centre de transports i d'una plataforma logística als afores de la ciutat per incentivar el trasllat d'empreses de transport i d'operadors logístics.

Alliberar la xarxa viària de la ciutat de grans vehicles pesants amb la incorporació de la senyalització pertinent.

OBJECTIUS MULTIMODALS

INTERMODALITAT

Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport.

Preveure la coexistència de la bicicleta i del vianant, i limitar les condicions de velocitat permesa als ciclistes.

Permetre portar la bicicleta en els transports públics.

Concebre un sistema de transport públic integrat, tant des del punt de vista de serveis (coordinació d'horaris i de localització de parades) com des del de tarifes, entre els serveis urbans i els interurbans i amb els mateixos estàndards de qualitat en el servei.

Fomentar la construcció d'aparcaments d'intercanvi prop de les estacions de ferrocarril o de les parades de serveis interurbans d'autobús (aparcaments de dissuasió i/o perifèrics correctament urbanitzats i vigilats).

Concebre uns intercanviadors entre línies de transport públic amb bones condicions de seguretat i accessibilitat, de manera que la xarxa integrada tingui en el punt de ruptura la mínima capacitat dissuasiva i el mínim cost generalitzat per a l'usuari.

SEGURETAT VIÀRIA

Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.

Realitzar les accions necessàries per eliminar els punts negres existents i reduir així els índexs d'accidentalitat en la xarxa viària.

Potenciar les accions preventives per garantir la seguretat i el respecte a l'espai dels diferents usuaris de la via pública.

Fer un seguiment per valorar l'efectivitat de les actuacions correctores i preventives establertes per millorar l'accidentalitat.

Impulsar l'adopció de nous elements de seguretat per als vehicles.

Proporcionar una normativa legal adequada que doti l'autoritat corresponent dels mitjans necessaris per fer complir els principis i objectius determinats en aquest pacte.

Endurir les sancions per les infraccions que dificultin la mobilitat dels vianants, dels ciclistes i dels usuaris del transport col·lectiu.

Impulsar una legislació que faci més dissuasives les sancions municipals, que permeti emprar altres instruments de sanció alternatius amb l'econòmic, i que promogui una justícia ràpida i efectiva.

Actualitzar les ordenances municipals d'acord amb els criteris expressats en aquest pacte.

MEDI AMBIENT

Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

Impulsar l'adopció de mesures encaminades a reduir les emissions de gasos contaminants:

- Promoure l'ús de carburants menys agressius per al medi ambient.
- Controlar la realització de la inspecció tècnica dels vehicles, tot incidint en la reducció d'emissions contaminants.

Implantar sistemes que permetin reduir el nivell de soroll dels vehicles i el seu impacte sobre els habitatges i l'espai públic de la zona.

- Fomentar l'ús de paviments antisoroll.
- Implantar barreres antisoroll al llarg de les artèries bàsiques properes als habitatges.
- Controlar el funcionament dels tubs d'escapament de les motocicletes.

TECNOLOGIA

Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit.

Implementar o estendre els sistemes de gestió del trànsit i de l'aparcament a tot el municipi.

Incorporar sistemes d'ajuda a l'explotació per a la gestió dels serveis de transport públic.

Potenciar sistemes de gestió del transport ajustats a la demanda o altres d'optimització en l'ús del cotxe (*car-sharing*).

Incorporar sistemes avançats de gestió de la distribució urbana de mercaderies en la ciutat.

Instal·lar sistemes de senyalització dinàmica.

Implantar senyals acústics en els semàfors.

Implementar sistemes automàtics d'informació accessibles a tothom sobre l'ocupació dels aparcaments.

PLANIFICACIÓ URBANÍSTICA

Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat definit en aquest pacte en futures actuacions.

Completar la xarxa d'accés i les infraestructures necessàries per encaminar el trànsit de pas per vials exteriors al nucli urbà.

Dissenyar un teixit urbà que afavoreixi la coexistència de trànsits.

Potenciar un tipus d'urbanització encaminat a la barreja d'usos (residencial, comercial, serveis i industrial no contaminant), de manera que incentivi la reducció de la mobilitat en vehicle privat.

Adoptar unes mesures constructives que garanteixin la prioritat de la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport col·lectiu.

Preveure infraestructures que permetin afavorir l'ús de la bicicleta com a mitjà habitual de transport.

Garantir l'accés a la xarxa de transport públic en condicions de seguretat i qualitat a les noves àrees urbanitzades, de manera que el servei que s'hi presta tingui els mateixos estàndards de qualitat que a la resta de la ciutat.

Introduir els criteris bàsics de millora de la seguretat viària en la nova urbanització, i garantir, sobretot, la protecció i la seguretat de vianants i ciclistes.

Adoptar el criteri bàsic d'accessibilitat per a tothom en les àrees que s'han d'urbanitzar.

Preveure les places d'aparcament per a residents i de rotació necessàries fora de la calçada, en nombre suficient per absorbir la demanda d'aparcament generat per aquestes noves actuacions, i reservar-les a les noves àrees urbanitzades.

Procurar evitar que la construcció de grans equipaments impliqui també la construcció de grans aparcaments.

Millorar les condicions d'accessibilitat a **Granvia L'H**, tant per a les persones com per als transports de mercaderies.

Millorar l'enllumenat públic i la senyalització viària, tant per al trànsit de vehicles com per a la circulació de vianants i de ciclistes.

INFORMACIÓ, FORMACIÓ I EDUCACIÓ

Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest pacte.

Informar, formar i educar tenen uns objectius comuns: conscienciar i sensibilitzar els ciutadans.

Augmentar l'oferta d'informació als ciutadans, a través dels mitjans de comunicació local, sobre les condicions de mobilitat en els diferents mitjans de transport.

Millorar la informació sobre els canvis en la mobilitat resultants de la presència d'obres o d'actes culturals al carrer.

Realitzar campanyes de comunicació als ciutadans:

- Promoure el civisme en la conducció i en l'estacionament.
- Millorar la seguretat viària.
- Fomentar l'ús dels mitjans de transport més sostenibles:
 - Desplaçaments a peu.
 - Utilització de la bicicleta per a desplaçaments quotidians.
 - Utilització del transport col·lectiu.

Realitzar campanyes de conscienciació sobre el risc de no adoptar les mesures preventives necessàries per a la conducció de vehicles, especialment els de dues rodes.

Realitzar campanyes de comunicació i sensibilització sobre els principis i objectius d'aquest pacte.

Incentivar els cursets d'educació viària a les escoles.

Realitzar cursos de conducció segura i ecològica.

Fomentar incentius per part de les empreses o dels establiments comercials perquè els seus treballadors o clients hi accedeixin en transport públic en comptes d'emprar el vehicle privat, i substituir les bonificacions d'aparcament per abonaments en transport col·lectiu.

És necessari que la població treballadora adquireixi la consciència que una mobilitat adequada i sostenible en els desplaçaments al lloc de treball augmenta la qualitat de vida i millora les condicions del treball. És per això que les campanyes de sensibilització s'han d'acompanyar amb incentius concrets i atractius que facilitin el canvi necessari de mentalitat.

5. SEGUIMENT

Per garantir la consecució dels objectius expressats en aquest pacte, i per realitzar el seguiment sobre la bondat de les actuacions que es duguin a terme, els signants es comprometen a realitzar-ne un control, tot mesurant i avaluant, amb la periodicitat acordada, els nou indicadors següents (alguns acompanyats amb subindicadors):

- Nombre de viatges anuals en transport públic.
- Índex de motorització: nombre de vehicles de tracció mecànica / nombre d'habitants.

Nombre de vehicles municipals de baix impacte / nombre total de vehicles municipals.

- Superfície viària amb moderació de trànsit (àrees de vianants, prioritat invertida, zones 30) / superfície total de la xarxa viària urbana.
- Km lineals de carrils bicicleta en calçada / km lineals de xarxa viària urbana.
- T contaminant¹ (PST, COV_s, CO, SO₂ i NO_x) / km² de sòl urbà real.
- Kg contaminant² (PST, COV_s, CO, SO₂ i NO_x) / nombre d'habitants.

Emissió de CO₂ per transport (t/any).

- Nombre de denúncies per qüestions de soroll a causa del trànsit.
- Nombre anual d'accidents de trànsit (amb morts i ferits).
- Nombre anual d'infraccions de trànsit.

Nombre de multes per conducció no moderada.

Nombre de multes per estacionament indegut ocupant espai públic del vianant.

Nombre d'incidències relacionades amb la distribució urbana de mercaderies.

¹ A causa del transport

² A causa del transport

A més a més dels nou indicadors anteriors (recordem que un indicador és una variable que es pot mesurar), i amb l'objectiu de millorar el seguiment del pacte, també s'hauran d'establir les actuacions següents:

L'evolució dels nivells sònics.

El control de punts negres de circulació en els accessos als polígons industrials.

El control de les incidències (Guàrdia Urbana) produïdes per la càrrega i descàrrega de mercaderies, i també de les incidències derivades de l'accessibilitat a **Granvia L'Hospitalet**.

El seguiment de les accions per a la millora de la senyalització viària, carril bici, millora de l'enllumenat públic i altres semblants.